



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 100 44 934.4

Anmeldetag: 12. September 2000

Anmelder/Inhaber: ROBERT BOSCH GMBH,
Stuttgart/DE

Bezeichnung: Vorrichtung zur Steuerung/Regelung der
Betriebsabläufe bei einem Kraftfahrzeug

IPC: B 60 R 16/02

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 21. Juni 2001
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

Faust

31.08.00

5

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

10 Vorrichtung zur Steuerung/Regelung der Betriebsabläufe bei
einem Kraftfahrzeug

Stand der Technik

15

Die vorliegende Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Steuerung bzw. Regelung der Betriebsabläufe bei einem Kraftfahrzeug nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

20 Bei Kraftfahrzeugen gibt es zahlreiche Mittel zur Steuerung bzw. Regelung der Betriebsabläufe. Jedes dieser Mittel steuert bzw. regelt im Betrieb eine Funktionseinheit des Kraftfahrzeugs. So sind beispielsweise Steuermittel für den Motor, das Getriebe, die Zentralverriegelung und die
25 Lichtanlage vorgesehen. Regelmittel gibt es zum Beispiel für das Antiblockiersystem, die Airbags und für das Diagnosesystem. Auch eine Fahrdynamikregelung steht möglicherweise zur Verfügung.

30 Aus dem Stand der Technik ist bekannt, die Mittel jeweils direkt an dem zu steuernden bzw. zu regelnden System zu positionieren. Dies erweist sich jedoch als aufwendig und

daher kostenintensiv. Die Mittel sind in der Regel getrennte elektronische Steuergeräte, die über einen Datenbus oder konventionell über Kabel miteinander vernetzt bzw. verbunden sind.

5

Aufgabe der vorliegenden Erfindung ist es, eine Vorrichtung zur Steuerung bzw. Regelung der Betriebsabläufe bei einem Kraftfahrzeug vorzuschlagen, welche im Vergleich zu bekannten Vorrichtungen einfacher und kostengünstiger herzustellen ist.

10

Diese Aufgabe wird durch eine Vorrichtung nach Anspruch 1 gelöst.

15 Bei der Erfindung wird von einer Vorrichtung zur Steuerung/Regelung der Betriebsabläufe bei einem Kraftfahrzeug ausgegangen, welche eine Anzahl von Mitteln zur Steuerung/Regelung aufweist, wobei jedes der Mittel einen Prozessor mit einer Speichereinheit und einer Ein- und Ausgabeeinheit aufweist. Die erfindungsgemäße Vorrichtung zeichnet sich dadurch aus, daß die Mittel auf
20 einem Träger räumlich zusammengefaßt angeordnet und über einen Kommunikationsbus, beispielsweise einen CAN, miteinander verbunden sind.

25

Jeder zu steuernden und zu regelnden Funktionseinheit ist somit auf dem Träger ein Mittel zur Steuerung bzw. Regelung zugeordnet. Ein Mittel kann aber auch Steuerungen/Regelungen für mehrere Funktionseinheiten
30 beinhalten, z.B. Lichtsteuerung und/oder Zentralverriegelung und/oder Wegfahrsperre. Für den Anschluß von Sensoren und Aktuatoren kann ein eigener

Datenbus (Sensor/Aktuatorbus, beispielsweise 1-Draht) eingesetzt werden, wodurch die Anzahl der Leitungen sowie die Kontakte am zentralen Träger reduziert werden. Diese Mittel umfassen einen Prozessor mit einer Speichereinheit
5 und einer Ein- und Ausgabereinheit. Ein Kommunikationsbus auf dem Träger verbindet die Mittel miteinander. Dieser Kommunikationsbus ist an den Datenbus des Kraftfahrzeugs gekoppelt. Über die Ein- und Ausgabereinheiten kommunizieren die Mittel mit Sensoren und Aktuatoren, welche unmittelbar
10 bei den zu steuernden und zu regelnden Systemen angeordnet sind.

Mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung können im Vergleich zu bekannten Vorrichtungen durch die Reduzierung von
15 Kabelbäumen und Kontakten die Kosten erheblich reduziert werden. Außerdem wird durch den Wegfall von Leitungen und Kontakten die Zuverlässigkeit erhöht.

Vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus
20 den Unteransprüchen.

Von Vorteil ist es, wenn der Träger eine Leiterplatte ist, denn eine vorverdrahtete Leiterplatte kann schnell mit den notwendigen Bauteilen bestückt werden.

25

Bei einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung sind mehrere Spannungsregler vorgesehen. In einem besonderen
Fall ist jedem Prozessor genau ein
Spannungsregler zugeordnet. Dies gewährleistet ein hohes
30 Maß an Betriebssicherheit.

Um sicherzustellen, daß bei einem Ausfall der Hauptbatterie weiterhin lebenswichtige Funktionen ausgeführt werden können, ist als bevorzugte Weiterbildung auf dem Träger ein Notenergieträger vorgesehen.

5

Bevorzugt läßt sich der Kommunikationsbus des Trägers vom Datenbus des Kraftfahrzeugs über ein sogenanntes Gateway entkoppeln. Bei einem Gateway handelt es sich um eine Einrichtung zum Verbinden bzw. Koppeln von

10 unterschiedlichen Netzwerken bzw. Bussystemen. So wird nicht nur die Betriebssicherheit erhöht, sondern es kann auch die verfügbare Busbandbreite für die interne Kommunikation voll genutzt werden.

15 Zeichnungen

Die Erfindung wird anhand der beigefügten zwei Zeichnungen näher erläutert. Hierbei zeigt

20 Figur 1 eine erfindungsgemäße Vorrichtung in schematischer Darstellung, und

Figur 2 ein Kraftfahrzeug 12 mit der erfindungsgemäßen Vorrichtung in schematischer Darstellung.

25

Auf einer Leiterplatte 1 (siehe Figur 1) sind drei Mittel zum Steuern bzw. Regeln vorgesehen. Diese weisen jeweils einen Prozessor 2, eine Speichereinheit 3 und eine Ein- und Ausgabeeinheit 4 auf. Die drei Mittel sind über einen

30 Kommunikationsbus 5 miteinander verbunden. Der Kommunikationsbus 5 der Vorrichtung ist über ein Gateway 6 an den Datenbus 7 des Kraftfahrzeugs gekoppelt. Mittels des

Gateways 6 kann der Kommunikationsbus 5 der Vorrichtung vom Datenbus 7 des Kraftfahrzeugs entkoppelt werden.

Die Ein- und Ausgabeeinheiten 4 sind über Datenleitungen 8
5 mit den im Kraftfahrzeug angeordneten Sensoren und Aktuatoren verbunden.

Jedem Mittel ist ein Spannungsregler 9 zugeordnet. Die Spannungsregler 9 sind mit einer Hauptbatterie 10 (Figur 2)
10 verbunden.

Weiterhin sitzt auf der Leiterplatte 1 ein Notenergieträger 11, der bei einem Ausfall der Hauptbatterie 10, beispielsweise bei einem Unfall, sicherstellt, daß wichtige
15 Funktionen ausgeführt werden können.

In dem Kraftfahrzeug 12 (siehe Figur 2) befindet sich die erfindungsgemäße Vorrichtung an zentraler Stelle. Auf der die Vorrichtung tragenden Leiterplatte 1 sind unter anderem
20 Mittel zur Steuerung bzw. Regelung der Motronic, des Antiblockiersystems, der Karosserielektronik, des Getriebes und der Airbags vorgesehen. Zusätzlich ist das bereits erwähnte Gateway 6 schematisch eingezeichnet.

25 Die Vorrichtung ist mit der Hauptbatterie 10 des Kraftfahrzeugs 12 verbunden.

Die Mittel auf der Leiterplatte 2 sind über den Kommunikationsbus 5 miteinander verbunden, welcher wiederum
30 an den Datenbus 7 des Kraftfahrzeugs 12 gekoppelt ist.

Im Kraftfahrzeug 12 sind an unterschiedlichen Stellen Sensoren 13 und Aktuatoren 14 angeordnet. Diese kommunizieren mit der Vorrichtung über die Datenleitungen 8, den Kommunikationsbus 5 und den Datenbus 7.

5

Bei der dargestellten Ausführung sind einige der Sensoren 13 und Aktuatoren 14 als mechatronische Einheiten in elektronischen Modulen, die über einen Sensor/Aktuator mit dem Zentralcomputer vernetzt sind. Auf diese Weise wird die
10 Zahl der Leitungen reduziert.

Die Darstellung verdeutlicht, daß trotz der verteilten Anordnung der zu steuernden und zu regelnden Systeme im Kraftfahrzeug 12, die Mittel zur Steuerung bzw. Regelung
15 räumlich an einem Ort, nämlich auf der Leiterplatte 1, zusammengefaßt sind.

31.08.00

ROBERT BOSCH GMBH, 70442 Stuttgart

5

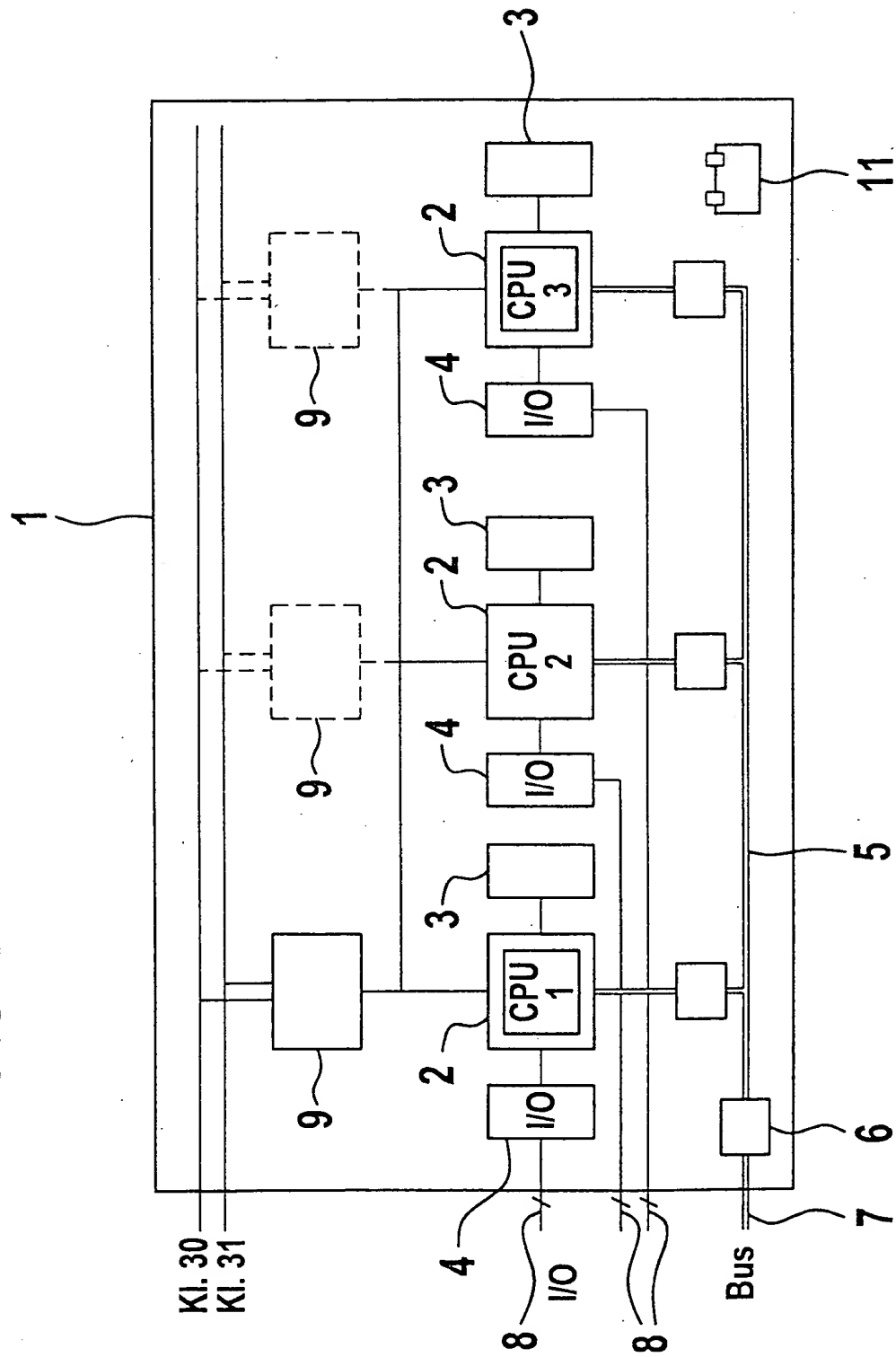
Ansprüche

- 10 1. Vorrichtung zur Steuerung/Regelung der Betriebsabläufe
bei einem Kraftfahrzeug mit einer Anzahl von Mitteln zur
Steuerung/Regelung, wobei jedes der Mittel einen Prozessor
mit einer Speichereinheit und einer Ein- und Ausgabeeinheit
aufweist,
- 15 dadurch gekennzeichnet ,
daß die Mittel auf einem Träger räumlich zusammengefaßt
angeordnet und über einen Kommunikationsbus (5) miteinander
verbunden sind.
- 20 2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß
der Träger eine Leiterplatte (1) ist.
3. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 oder 2, dadurch
gekennzeichnet, daß mehrere Spannungsregler (9) vorgesehen
25 sind.
4. Vorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß ein Notenergieträger (11)
vorgesehen ist.
- 30 5. Vorrichtung nach einem der vorstehenden Ansprüche,
dadurch gekennzeichnet, daß der Kommunikationsbus (5) des

Trägers vom Datenbus (7) des Kraftfahrzeugs (12) zu
entkoppeln ist.

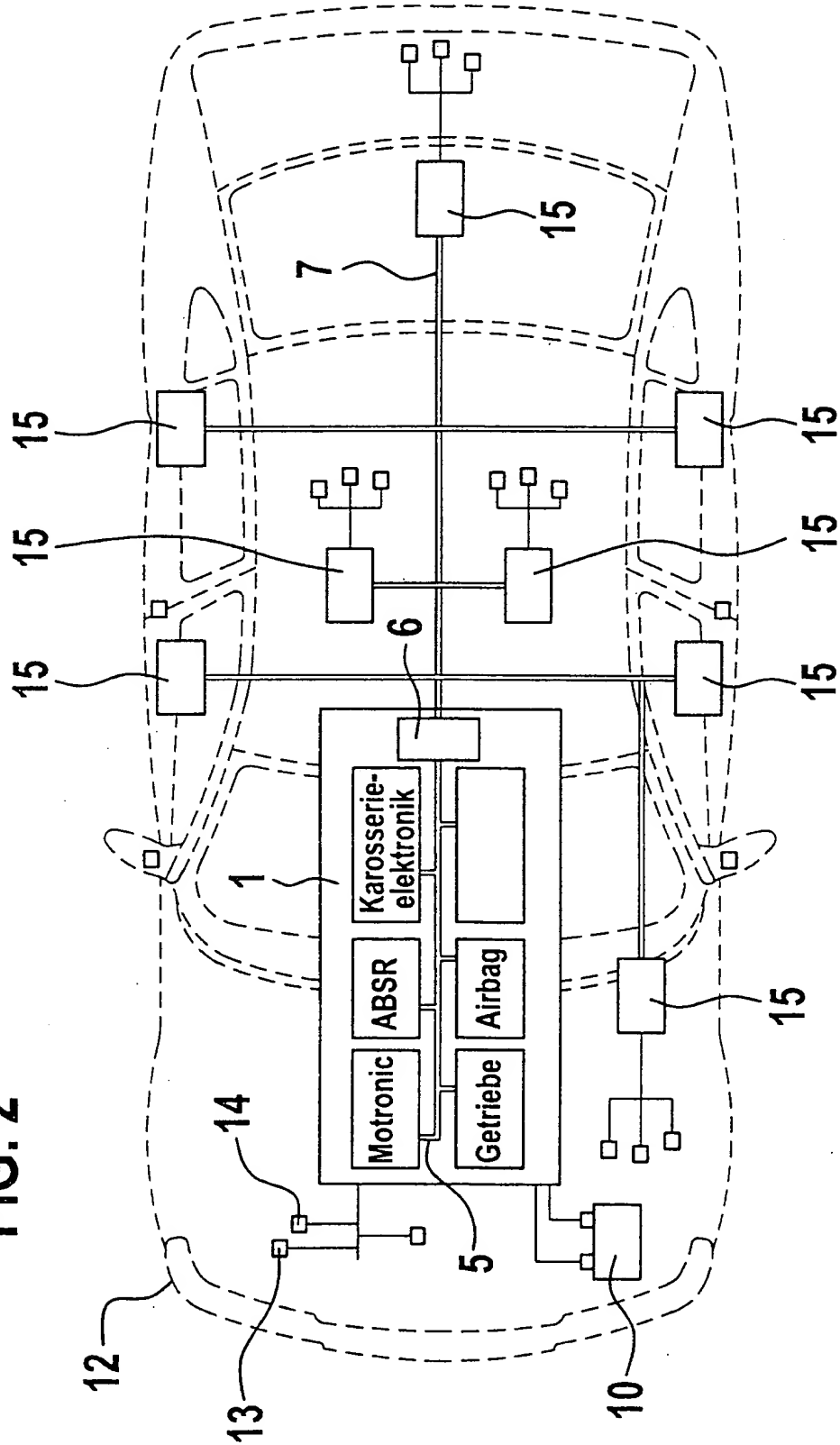
1/2

FIG. 1



2/2

FIG. 2





Creation date: 06-30-2004
Indexing Officer: YNEGASH - YODIT NEGASH
Team: OIPEBackFileIndexing
Dossier: 09960571

Legal Date: 10-22-2001

No.	Docode	Number of pages
1	CTMS	1

Total number of pages: 1

Remarks:

Order of re-scan issued on